

**KEWENANGAN NEGARA TERHADAP PENYELIDIKAN
KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL INTERNASIONAL DI LAUT
LEPAS MENURUT HUKUM INTERNASIONAL
(Studi Kasus Pesawat Malaysia Airlines MH370)**

Shelma Karamy, Eriec Firman, Mochammad Havis Yanuar
Shelmaardiwinata@gmail.com

Abstract

This research aims to know whether Malaysia Airlines MH370 accident investigation authority has been in accordance with the provisions of International Law. The type of research was normative and prescriptive. The approach used statute approach and case approach. The source of this research are primary data source and secondary data source, while data collection techniques using literature techniques. Based on the study of the research, the result of observation is, in International Law aircraft accident investigation regulated in Chicago Convention 1944 on Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation. When the plane crashed at high seas, the state of registry is responsible for conducting the investigation, assisted by the state of the operator, state of design, state of manufacture, and other states as participants. There are five countries involved in investigation: Malaysia, UK and USA (as state of design and manufacture), Australia, and China (as investigation participant). The investigation authority of aircraft accidents Malaysia Airlines MH370 has been appropriated with the provisions of international law.

Keyword: investigation authority, aircraft accident, high seas

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah kewenangan penyelidikan kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH370 telah sesuai dengan ketentuan dalam Hukum Internasional. Jenis penelitian hukum yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dan bersifat preskriptif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan pendekatan kasus (case approach). Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Sedangkan teknik pengumpulan data menggunakan teknik pustaka. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dihasilkan kesimpulan bahwa dalam hukum internasional, penyelidikan kecelakaan pesawat diatur dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional, pada Annex 13 tentang Aircraft Accident and Incident Investigation. Ketika pesawat jatuh di laut lepas, maka negara registrasi lah yang bertanggungjawab dalam menyelenggarakan penyelidikan dengan dibantu oleh negara operator, negara desain, negara manufaktur, maupun negara lain sebagai partisipan.. Terdapat lima negara yang terlibat yakni: Malaysia, Inggris dan Amerika (negara desain dan manufaktur pesawat), serta Australia dan China (negara partisipan). Kewenangan penyelidikan terhadap kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH370 telah sesuai dengan ketentuan dalam hukum internasional.

Kata Kunci: Kewenangan penyelidikan, kecelakaan pesawat udara, laut lepas

A. Pendahuluan

Keselamatan pesawat udara merupakan hal yang paling diutamakan dalam dunia penerbangan, baik penerbangan sipil maupun publik. Keselamatan transportasi udara tidak hanya dibebankan pada maskapai saja, akan tetapi menjadi urusan serta tanggung jawab negara. Hal ini dikarenakan transportasi udara melibatkan lintas batas negara sehingga negara-negara harus aktif dalam pembuatan maupun upaya implementasi perjanjian internasional mengenai keselamatan penerbangan.

Salah satu kasus terkait dengan keselamatan penerbangan yang belum lama terjadi adalah hilangnya pesawat Malaysia Airlines dengan nomor penerbangan MH370. Malaysia Airlines penerbangan 370 (MH370 atau MAS 370) adalah penerbangan internasional terjadwal yang menghilang pada tanggal 8 Maret 2014 dalam perjalanan dari Bandar Udara Internasional Kuala Lumpur ke Bandar Udara Internasional Beijing. Pesawat Boeing 777-200 ER ini terakhir kali melakukan kontak dengan pengawas lalu lintas udara kurang dari satu jam

setelah lepas landas. Dioperasikan oleh Malaysia Airlines (MAS), pesawat ini mengangkut 12 awak (10 awak kabin dan 2 awak kokpit) dan 227 penumpang dari 15 negara (Malaysia Airlines MH370 *Passanger Manifest*).

Pada tanggal 24 Maret Perdana Menteri Malaysia dalam konferensi pers menyatakan bahwa penerbangan MH370 jatuh di Samudera Hindia. Kesimpulan sementara tersebut didapatkan dengan menggunakan analisis yang belum pernah digunakan dalam investigasi pesawat, Inmarsat (perusahaan satelit Inggris) dan AAIB (badan penyelidik kecelakaan udara Inggris) telah menyimpulkan bahwa MH370 terbang di sepanjang koridor selatan, dan posisi terakhirnya berada di tengah Samudra Hindia di sebelah barat Perth, Australia.

Kasus ini merupakan kecelakaan penerbangan sipil internasional karena terdapat banyak kepentingan dari pihak yang terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap penyelidikan kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH370. Unsur internasional pada kasus ini adalah:

1. Lokasi hilangnya pesawat yakni laut lepas;
2. Kewarganegaraan penumpang yang berbeda-beda;
3. Kepentingan atas pesawat;

Terdiri dari negara pembuat pesawat, negara operator pesawat, negara tempat registrasi pesawat, serta negara yang mendesain pesawat. Negara-negara tersebut berkepentingan untuk mengetahui penyebab kecelakaan sebagai bahan evaluasi dalam meningkatkan keselamatan penggunaan pesawat maupun dalam mengembangkan teknologi pesawat yang lebih aman di masa depan.

4. Status negara-negara yang terlibat sebagai negara anggota dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau ICAO yang tunduk pada ketentuan mengenai penerbangan sipil yang telah ditetapkan dalam konvensi internasional tentang penerbangan.

Sebagai anggota dari ICAO, negara haruslah tunduk pada

ketentuan dalam Konvensi Chicago 1944 beserta *Annexes* nya dalam merumuskan prioritas negara yang berhak melakukan penyelidikan. Di lain pihak dalam praktiknya pesawat udara internasional tetap berada dibawah pengawasan negara terdekat dan harus tunduk pada instruksi-instruksi yang diberikannya. Akhirnya perlu diingat bahwa ICAO tidak mempunyai wewenang pelaksanaan. Kepada masing-masing negara pihaklah diberikan wewenang untuk mengambil tindakan agar pesawat udara yang mempunyai kebangsaan dari negara tersebut yang berada di atas laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan yang berlaku (Boer Mauna, 2011:434).

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan dalam penelitian ini adalah apakah kewenangan penyelidikan kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH370 telah sesuai dengan ketentuan dalam Hukum Internasional.

B. Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah penelitian

hukum normatif. Yakni penelitian dilakukan dengan cara meneliti bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersebut kemudian dikaji secara sistematis, kemudian ditarik kesimpulan terhadap masalah yang diteliti. Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan kebenaran koherensi, yaitu menemukan apakah aturan hukum yang ada sudah sesuai dengan norma hukum, apakah tindakan seseorang sudah sesuai dengan norma hukum atau prinsip hukum (Peter Mahmud Marzuki, 2013 : 47). Dalam penulisan hukum ini penulis akan menemukan kebenaran hukum atas kewenangan negara dalam melakukan penyelidikan pesawat Malaysia Airlines MH370.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Penentuan negara yang berwenang melakukan penyelidikan akan berbeda antara satu kasus dengan kasus kecelakaan yang lain. Pada kasus kecelakaan penerbangan Malaysia Airlines MH370, sebelum dilakukan penentuan mengenai negara yang berwenang melakukan penyelidikan, terdapat beberapa

hal yang harus diketahui terlebih dahulu sebagai bahan acuan dalam menentukan negara mana saja yang berhak atas penyelidikan kecelakaan MH370. Dasar penentuan tersebut akan dijelaskan lebih rinci pada sub bab mengenai pengaturan penyelidikan kecelakaan penerbangan sipil internasional dalam Hukum Internasional serta sub bab mengenai fakta-fakta terkait kasus kecelakaan pesawat MH370.

1. Pengaturan Penyelidikan Kecelakaan Penerbangan Sipil Internasional di Laut Lepas Ditinjau dari Hukum Internasional

Investigasi atau penyelidikan kecelakaan pesawat udara telah dilakukan sejak awal berkembangnya dunia penerbangan. Yakni pada saat para pionir masih bergelut untuk memahami dinamika gerak terbang pesawat dan mencari faktor yang dibutuhkan untuk menjadikan penerbangan sebagai kenyataan dan bukan hanya sekedar harapan. Peristiwa yang mendorong agar investigasi kecelakaan pesawat dilakukan secara

serius adalah saat penerbangan dijadikan salah satu alat transportasi, karena untuk membuat penerbangan lebih aman bagi masyarakat umum maka harus dapat memahami penyebab kecelakaan terjadi sehingga kecelakaan yang sama tidak terulang lagi (Hadi Winarto, 2012 : 1).

Dalam hal terjadi kecelakaan pesawat terbang, baik konvensi internasional maupun undang-undang di negara-negara anggota, secara tegas memerintahkan adanya penelitian sebab-sebab kecelakaan. Penelitian sebab-sebab kecelakaan dilakukan oleh panitia yang anggotanya terdiri dari para ahli di bidang penerbangan baik ahli mesin, meteorologi, operasi penerbangan, dan awak pesawat terbang. Penelitian sebab-sebab kecelakaan pesawat terbang tidak dimaksudkan untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang bertanggung jawab, melainkan untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat terbang dengan sebab yang sama (Martono, 1995 : 150).

Suatu negara berkepentingan untuk mengadakan penyelidikan kecelakaan pesawat didasari dengan adanya yurisdiksi atau kewenangan hukum yang melekat pada negara untuk menegakan hukum terhadap penyebab kecelakaan pesawat yang dilakukan dengan sengaja. Hal ini dapat dilihat pada prinsip kebangsaan, prinsip universal, dan prinsip *treaty-based extention of jurisdiction*. Dalam prinsip kebangsaan, yang dilihat adalah faktor kebangsaan yang dimiliki oleh pihak yang terkait dimanapun ia berada, yakni dalam kecelakaan pesawat hal ini dapat berarti kebangsaan korban ataupun pelaku, apabila kecelakaan diakibatkan oleh tindakan melawan hukum dari manusia.

Pada prinsip universal dasar yang diambil adalah tindakan yang dilakukan merupakan kejahatan bagi seluruh umat manusia (*hostis human generis*) sehingga tiap negara mempunyai yurisdiksi berdasarkan persetujuan internasional dan resolusi dari organisasi internasional.

Penerapan prinsip universal dilakukan pada kasus pembajakan terhadap pesawat terbang. Yurisdiksi universal tidak memandang kebangsaan pelakunya maupun tempat pelaku melakukan kejahatan, akan tetapi menekankan pada upaya bersama internasional dalam mengancam perbuatan yang telah dilakukan.

Prinsip *treaty-based extension of jurisdiction* merupakan prinsip yang didapat dari suatu perjanjian internasional. Contohnya adalah Pasal 1 Konvensi Montreal 1971 tentang Pemberantasan Tindakan-Tindakan Melawan Hukum yang Mengancam Keamanan Penerbangan Sipil, menyatakan bahwa seseorang yang melakukan kekerasan terhadap orang lain didalam pesawat dan dapat membahayakan pesawat, oleh negara penandatangan untuk diberikan hukuman terlepas dari kewarganegaraan dan lokasi kejadian.

Berdasarkan ketiga prinsip diatas, dapat dilihat bahwa negara mempunyai kewenangan yang besar untuk dapat melakukan

penyelidikan kecelakaan pesawat untuk mencari penyebab kecelakaan dan menegakkan proses hukum terhadap pihak yang dengan sengaja menyebabkan kecelakaan tersebut. Oleh karena itu, dalam perkembangan hukum udara maupun hukum penerbangan, penyelidikan kecelakaan diatur sedemikian rupa untuk memberikan kejelasan dan kepastian hukum mengenai proses penyelidikan maupun penegakan hukum terhadap pihak penyebab kecelakaan penerbangan secara internasional.

Konsep Konferensi Paris 1910 mengenai Dasar-dasar Operasi Penerbangan dan Konvensi Paris 1919 tentang Status Yuridik Navigasi Udara belum pernah mengatur penelitian atau penyelidikan kecelakaan pesawat udara. Masalah penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara diangkat dalam sidang Komisi Navigasi Penerbangan Internasional/*International Comission for Air Navigation* (ICAN) pada tahun 1925, tetapi ditolak oleh sidang

karena tidak ada hukum internasional yang dapat memaksakan berlakunya hukum nasional. Konvensi Madrid 1926 tentang Navigasi Udara, maupun Konvensi Havana 1928 juga belum mengatur penelitian kecelakaan pesawat udara, oleh karena itu pada saat masalah tersebut diangkat oleh ICAN pada tahun 1946, konsep penyelidikan kecelakaan pesawat udara ditolak kembali (Martono, 1995 : 144).

Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil merupakan momentum bersejarah bagi dunia penerbangan khususnya bagi perkembangan penyelidikan kecelakaan pesawat. Selain membentuk badan *International Civil Aviation Organization* (ICAO), konvensi ini juga meletakkan fondasi dari satu set peraturan (*rules*) dan pengaturan (*regulations*) untuk navigasi udara yang menjadikan keselamatan penerbangan sebagai prioritas utama (Hadi Winarto, 2012 : 3). Hal tersebut merupakan bentuk usaha pencegahan kecelakaan pesawat terbang yang

dilakukan secara internasional. Dalam usahanya mencegah kecelakaan ICAO tidak hanya mengeluarkan peraturan-peraturan sebagai pedoman bagi negara anggota, tetapi juga memberi berbagai bantuan teknik kepada negara-negara berkembang untuk meningkatkan keselamatan penerbangan dan mencegah kecelakaan pesawat terbang.

Secara teknis dan operasional, penelitian kecelakaan pesawat udara diatur dalam *Annex 13* tentang *Aircraft Accident and Incident Investigation* yang merupakan bentuk lanjutan dari pengaturan yang ada di Pasal 26 Konvensi Chicago 1944. *Annex 13* Konvensi Chicago 1944 adalah dokumen dasar mengenai investigasi atau penyelidikan kecelakaan pesawat udara sipil. Ada banyak negara yang telah menyerap isi dari *Annex 13* dan memasukannya ke dalam undang-undang nasional negara tersebut. Pada dasarnya *Annex 13* dirumuskan untuk menangani masalah kecelakaan pesawat yang bersifat internasional

atau antar bangsa saja, akan tetapi dalam prakteknya kebanyakan negara juga menerapkannya untuk kasus-kasus penyelidikan kecelakaan pesawat dalam negeri yang melibatkan bangsa lain.

Terdapat 8 Bab/*Chapter* yang terkandung dalam *Annex 13* yang mengatur pelaksanaan teknis penyelidikan kecelakaan pesawat udara. Mulai dari penunjukan negara-negara yang berwenang melakukan penyelidikan, pengaturan selama proses penyelidikan, sampai dengan pembuatan dan penyerahan laporan akhir (*final report*) penyelidikan kecelakaan pesawat. *Annex 13* menggunakan istilah negara pihak (*contracting state*), yakni negara yang menandatangani Konvensi Chicago 1944 dan menjadi anggota ICAO.

Apabila terjadi suatu kecelakaan pesawat yang melibatkan lebih dari satu negara, *Annex 13* menyebutkan bahwa *contracting state* diberi sebutan yang berbeda tergantung dari peran masing-masing, yakni *state of*

occurrence, state of registry, state of operator, state of design, dan state of manufacture.

- a. Negara tempat terjadinya kecelakaan (*state of occurrence*)

Negara yang pada wilayahnya terjadi kecelakaan atau insiden pada pesawat.

- b. Negara registrasi (*state of registry*)

Negara tempat pesawat melakukan pendaftaran atau registrasi sesuai dengan pasal 17 Konvensi Chicago 1944. Seperti halnya pada kapal laut, registrasi pesawat menimbulkan hubungan hukum antara pesawat dengan negara registrasi. Negara kebangsaan pada pesawat diatur dalam hukum internasional dan mempunyai hak untuk melindungi dan mempertahankan yurisdiksi yang ada pada pesawat udara

(Sami Shubber,
1973:48)

c. Negara operator (*state of operator*)

Negara tempat
dimana operator
pesawat
berkedudukan secara
permanen atau negara
tempat berbisnis
utama bagi
pengoperasian
pesawat tersebut.
Dalam hal pesawat
tersebut merupakan
pesawat sewaan
(*charter*), maka
negara yang menyewa
disebut negara
operator. Apabila
transaksi penyewaan
telah selesai serta
tidak sedang
digunakan oleh
negara lain, maka
tanggung jawab
kembali melekat pada
state of registry.

d. Negara desain (*state of design*)

Negara yang
membawahi secara
hukum organisasi
yang
bertanggungjawab
untuk desain pesawat.
Contohnya adalah

Amerika Serikat yang
merupakan negara
perancang untuk
pesawat Boeing B-
737.

e. Negara manufaktur
(*state of manufacture*)

Negara yang
membawahi secara
hukum organisasi
yang
bertanggungjawab
untuk perakitan
terakhir pesawat (*final assembly*) hal ini
dikarenakan
komponen-komponen
pesawat bisa saja
didatangkan dari
berbagai negara lain.

Terkait penggunaan dan
penerapan ketentuan dalam
Annex 13, dalam butir 2.1
dinyatakan bahwa selain hal-
hal yang telah ditentukan,
perincian dalam *Annex 13*
berlaku untuk setiap
kecelakaan maupun insiden,
dimanapun hal tersebut
terjadi.

2. Kasus Hilangnya Pesawat
Malaysia Airlines MH370

Pada tanggal 8 Maret
2014 Malaysia Airlines
(MAS) mengungkapkan

Manifest atau daftar penumpang penerbangan MH370. Pesawat ini diketahui mengangkut 239 orang, dengan jumlah penumpang 227 dan 12 awak pesawat (2 awak kokpit dan 10 awak kabin). Penumpang berasal dari 15 negara dan kawasan berbeda, dengan jumlah penumpang paling banyak adalah warga negara China yakni 152 orang. Seluruh awak pesawat adalah warga negara Malaysia (Malaysia Airlines *Flight MH370 Manifest*).

Kapten penerbangan pesawat MH370 adalah Zaharie Ahmad Shah berusia 53 tahun asal Penang, Malaysia. Ia bergabung dengan Malaysia Airlines pada tahun 1981 dan memiliki pengalaman terbang selama 18.365 jam. Zaharie juga merupakan penguji yang berhak melakukan tes simulator bagi para pilot (<http://www.straitstimes.com/the-big-story/missing-mas-plane/story/missing-mas-flight-captain-piloting-mh370-penang-boy-20140308>) diakses 1 April 2014. Sedangkan *First Officer* pesawat MH370

adalah Fariq Abdul Hamid berusia 27 tahun, ia sudah bekerja di Malaysia Airlines sejak 2007 dan memiliki pengalaman terbang selama 2.763 jam.

Setelah merilis *manifest* penumpang, Malaysia Airlines pada tanggal 2 Mei 2014 juga telah merilis *manifest* Kargo yang diangkut pada penerbangan MH370. Dalam daftar tersebut terungkap bahwa pesawat mengangkut buah manggis sebanyak 3 sampai dengan 4 ton dan baterai mudah terbakar yang diidentifikasi sebagai lithium-ion (MH370 Cargo Manifest and Airway Bill). Pihak Malaysia menyatakan bahwa pengiriman barang-barang tersebut sudah sesuai dengan peraturan ICAO dalam *Annex 9* dan *Appendix 3*.

Upaya pencarian selain dilakukan oleh negara Malaysia, juga dilakukan oleh 26 negara lain selama dilakukannya upaya pencarian dan penyelamatan (SAR). Pemerintah Malaysia memobilisasi Departemen Penerbangan Sipil, Angkutan Udara, Angkatan Laut, dan

Maritime Enforcement Agency serta meminta bantuan internasional melalui *Five Power Defense Arrangement* yakni hubungan pertahanan berdasarkan perjanjian bilateral antara negara Amerika Serikat, Selandia Baru, Inggris, Malaysia, dan Australia untuk melakukan pencarian (<http://www.nst.com.my/lates-t/font-color-red-missing-mh370-font-malaysia-welcomes-sar-assistance-from-other-countries-1.504618>) diakses 1 April 2014.

Pada tanggal 11 Maret 2014 negara China mengaktifkan *International Charter on Space and Major Disaster*, yakni organisasi internasional yang beranggotakan 15 negara (Prancis, Kanada, India, Argentina, Jepang, Amerika Serikat, Jerman, China, Korea, Rusia, Aljazair, Nigeria, Turki, Inggris, dan Brazil) dengan tujuan untuk membantu pencarian pesawat MH370 (http://news.cnet.com/8301-17938_105-57620246-1/15-space-organizations-join-hunt-for-missing-malaysian-jet/)

[jet/](#)) diakses pada 1 April 2014. Sebelas negara lainnya ikut bergabung dalam pencarian pada 17 Maret yang dipimpin oleh Australia untuk melakukan pencarian pada area selatan Samudera Hindia.

Sebagai hasil diskusi antara Perdana Menteri Australia Tony Abbott dan Perdana Menteri Malaysia Najib Tun Razak, disepakati bahwa pencarian akan dikoordinasikan oleh *The Australia Maritime Safety Authority* (AMSA's) dan *Australia Rescue Coordination Centre* (RCC Australia). Pencarian direncanakan akan dimulai pada siang hari tanggal 17 Maret 2014 di Samudera Hindia sebelah barat Perth. AMSA berkoordinasi dengan *The Australian Defence Force* terkait dengan penyediaan pesawat yang dapat digunakan dalam pencarian jarak jauh di Samudera Hindia (*Australian Maritime Safety Authority: Media Release 17 March 2014 – Search Operation for Malaysian Airlines Aircraft*).

Ketika suatu pesawat hilang kontak, kemungkinan

besar hal yang terjadi adalah pesawat tersebut jatuh. Lokasi terakhir atau titik jatuhnya pesawat dapat diketahui berdasarkan adanya *debris* pesawat, sinyal dari ELT (*Emergency Locator Transmitter*/ELT) apabila pesawat jatuh di darat, serta sinyal ULB (*Underwater Location Beacon*/ULB) jika pesawat jatuh di perairan.

ELT adalah alat yang terdapat di ekor pesawat, yang akan aktif apabila pesawat mengalami benturan keras. ELT akan memancarkan sinyal darurat 406 MHz ke satelit COSPAS (*Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov – Space System for the Search of Vessel in Distress*) yakni satelit Rusia untuk keperluan SAR, maupun ke satelit SARSAT (*Search and Rescue Satellite – Aided Tracking*) yakni sistem satelit yang dipakai Amerika, Kanada, Prancis juga untuk keperluan yang sama yakni SAR. Sinyal tersebut akan ditangkap oleh satelit dan diteruskan kepada tim SAR di darat untuk selanjutnya dilakukan operasi pencarian dan penyelamatan. Durasi sinyal yang dapat

dipancarkan oleh ELT adalah 24 jam, dan komponen ELT dalam pesawat tidak dapat dimatikan (Suhanto, 2014: 33).

Underwater Location Beacon (ULB) adalah baterai pemancar sinyal yang terpasang pada FDR dan CVR. Apabila komponen ini terendam air, hubungan arus listrik pendek yang terjadi akan segera mengaktifkan pemancar sinyal ultrasonic yang berdurasi hingga 30 hari. Sinyal yang dikeluarkan berupa pulsa atau bunyi “*blip*” pada gelombang 37.5 KHz berulang kali secara teratur yang hanya dapat ditangkap oleh alat pendeteksi super sensitive. Pencarian ULB dilakukan dengan cara menarik alat pendeteksi dengan menggunakan kabel yang disambungkan pada perahu yang berjalan pada kecepatan rendah. ULB dibutuhkan dalam pencarian pesawat di perairan dikarenakan ELT tidak dapat aktif apabila terkena air.

Pada pesawat MH370 sinyal yang dipancarkan oleh kedua alat pelacak yakni ELT dan ULB tidak ada. Oleh

karena itu penentuan lokasi jatuhnya pesawat sangat kompleks diakibatkan oleh minimnya informasi yang tersedia. Sehingga digunakanlah metode analisis yang belum pernah dilakukan sebelumnya di dunia penerbangan, dalam menentukan lokasi pencarian pesawat MH370. Terdapat tiga faktor penting dalam menentukan area pencarian pesawat MH370 yakni: Posisi pesawat saat berbelok ke arah selatan dari barat laut menuju Selat Malaka, Kemampuan terbang pesawat, serta Analisis dari data komunikasi pada satelit (ATSB *Transport Safety Report-MH370 Definition of Underwater Search Areas*, 26 Juni 2014)

Berdasarkan penghitungan data *Burst Frequency Offset/BFO* pesawat MH370 yang berbelok menuju koridor selatan, data kemampuan terbang pesawat, serta analisis dari data komunikasi satelit, maka dapat disimpulkan bahwa lokasi jatuhnya pesawat Malaysia Airlines penerbangan MH370 adalah di laut lepas yakni pada Samudera Hindia,

sekitar 1.467 mil sebelah barat kota Perth, Australia . Penetapan lokasi pencarian pesawat dibatasi dengan mengacu pada data BTO, yakni sepanjang Arc 7 dan difokuskan pada Koridor Selatan (ATSB *Transport Safety Report-MH370 Definition of Underwater Search Areas*, 26 Juni 2014)

Setelah dilakukannya upaya SAR (*Search and Rescue*) serta penentuan lokasi pencarian pesawat, langkah selanjutnya yang harus dilakukan adalah penyelidikan terhadap penyebab kecelakaan pesawat MH370, baik penyelidikan teknik maupun yuridis. Ketika lokasi pesawat telah diketahui secara pasti maka proses penyelidikan harus dilaksanakan secepatnya, bergantung ada lokasi pesawat dan tingkat kesulitan yang dihadapi. Dalam proses penyelidikan puing-puing pesawat (*debris*), dibutuhkan kerjasama internasional untuk memastikan tersedianya alat-alat yang tepat untuk mengakses *debris* pesawat dan memperbaiki *flight recorder* yang terdapat dalam *Black Box* pesawat. Tidak semua negara memiliki fasilitas untuk melakukan penyelidikan

seperti itu, oleh karena itu bantuan teknis dalam penyelidikan dapat dilakukan apabila diperlukan (<http://phys.org/news/2014-03-air-flight-mh370.html>) diakses pada 1 April 2014.

Berdasarkan *Annex 13* tentang *Aircraft Accident and Incident Investigation*, kewenangan selama penyelidikan dibagi kepada lima pihak utama, yakni negara tempat terjadinya kecelakaan, negara registrasi, negara operator, negara desain, dan negara manufaktur. Negara-negara tersebut adalah negara anggota dari ICAO dan tunduk pada Konvensi Chicago 1944, dalam *Annex* disebut sebagai negara pihak. Masing-masing negara mempunyai kewenangan serta kewajiban yang berbeda selama proses penyelidikan. Pembagian kewenangan dan kewajiban terhadap penyelenggaraan penyelidikan dibedakan berdasarkan lokasi kecelakaan, yakni:

- a. Kecelakaan yang terjadi pada wilayah teritorial negara pihak. Yakni negara-negara penandatangan Konvensi Chicago 1944 dan anggota dari ICAO.

- b. Kecelakaan yang terjadi pada wilayah teritorial negara non-pihak. Disebut negara non-pihak dikarenakan negara tersebut bukan negara penandatangan Konvensi Chicago 1944 maupun anggota dari ICAO.

- c. Kecelakaan yang terjadi pada wilayah diluar teritorial negara manapun. Lokasi daratan dan laut yang bukan teritorial negara manapun disebut dengan wilayah *terra communis* (wilayah yang tidak dapat dimiliki oleh siapapun) yakni wilayah antartika dan laut lepas, hal ini dikarenakan wilayah tersebut merupakan asset milik bersama yang digunakan untuk kepentingan umat manusia di masa kini dan di masa mendatang (*common heritage of human mankind*).

Pada kasus kecelakaan pesawat MH370 negara pihak yang mempunyai kewenangan dalam penyelidikan adalah:

- a. Negara tempat terjadinya kecelakaan: tidak ada.

Hal ini dikarenakan pesawat MH370 jatuh di Samudera Hindia sekitar 2700 km (1.467 mil) di sebelah barat kota Perth, Australia. Pasal 86 UNCLOS menyatakan bahwa semua bagian dari laut yang tidak termasuk dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), laut territorial, perairan pedalaman, maupun perairan kepulauan suatu negara disebut dengan laut lepas. Sesuai Pasal 36 UNCLOS, lebar ZEE tidak lebih dari 200 mil (368 km) yang diukur dari garis pantai. Oleh karena itu lokasi jatuhnya pesawat MH370 adalah di laut lepas, yakni bukan merupakan wilayah negara manapun.

b. Negara registrasi: Malaysia.

Pasal 17 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa suatu pesawat akan memiliki nasionalitas kebangsaan dimana pesawat tersebut didaftarkan. Pesawat MH370 didaftarkan di Malaysia sehingga

berkebangsaan Malaysia. Pendaftaran pesawat didasarkan pada Pasal 20 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap pesawat udara yang beroperasi dalam penerbangan internasional harus memiliki nasionalitas dan tanda pendaftaran. Hal ini dianggap perlu untuk memastikan bahwa setiap pesawat udara yang terbang diluar batas wilayah udaranya mematuhi segala peraturan yang terkait dengan penerbangan demi keselamatan penerbangan.

c. Negara operator: Malaysia.

Malaysia Airlines merupakan maskapai yang berkedudukan di Malaysia dan menjalankan seluruh fungsi operasionalnya di Malaysia. Pada saat terjadinya kecelakaan, pesawat MH370 sedang tidak dalam keadaan disewa oleh perusahaan penerbangan lain, akan tetapi di operasikan sendiri oleh Malaysia

Airlines, sehingga tanggung jawab tetap melekat pada negara Malaysia.

- d. Negara desain dan negara manufaktur: Inggris dan Amerika

Dalam suatu pesawat, terdapat banyak komponen-komponen yang dibuat secara terpisah oleh perusahaan dari negara yang berbeda. Pada MH370, mesin jet yang digunakan adalah mesin *Roll-Royce Trent 892* buatan perusahaan asal Inggris. Sementara desain pesawat dan perakitan terakhir pesawat dilakukan oleh Boeing, yakni perusahaan asal Amerika Serikat. Oleh karena itu negara desain dan manufaktur pada mesin jet adalah negara Inggris, sementara negara desain dan manufaktur pada pesawat selain mesin jet adalah Amerika Serikat.

Selain negara tempat terjadinya kecelakaan, negara registrasi, negara operator, negara desain, dan negara manufaktur, penyelidikan

kecelakaan juga dapat diselenggarakan oleh negara lain. Pada butir 5.3 *Annex 13* Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa ketika lokasi kecelakaan secara jelas bukan merupakan wilayah teritorial suatu negara, maka negara registrasi harus mengadakan dan melakukan penyelidikan. Akan tetapi dapat menyerahkan sebagian atau keseluruhan penyelidikan kepada negara lain dengan suatu perjanjian tertentu. Negara terdekat dari lokasi kecelakaan juga diharuskan membantu apabila mampu.

Pada Butir 5.27 *Annex 13* Konvensi Chicago 1944 juga disebutkan bahwa apabila suatu negara mempunyai kepentingan khusus dalam kecelakaan berdasarkan kerugian parah yang diderita warga negaranya, dapat membuat permintaan untuk berpartisipasi kepada negara pemimpin penyelidikan.

Dalam kasus MH370, Malaysia sebagai negara registrasi dan negara operator harus mengadakan serta memimpin penyelidikan. Oleh karena keterbatasan sarana dan prasarana dalam menyelenggarakan penyelidikan (Malaysia tidak mempunyai badan atau komite keselamatan

transportasi yang berfungsi untuk menyelidiki kecelakaan transportasi seperti kecelakaan pesawat udara). Malaysia meminta bantuan Australia sebagai negara terdekat dari lokasi kecelakaan untuk berpartisipasi melakukan penyelidikan bersama terhadap kecelakaan pesawat MH370. Penyelidikan MH370 dipimpin oleh ATSB (*Australia's Bureau of Air Safety Investigation*) yakni biro investigasi keselamatan udara Australia. Selain Australia, China juga ikut serta dalam penyelidikan sebagai negara partisipan dengan dasar adanya kepentingan khusus sebagai negara dengan jumlah korban terbanyak (152 orang, yakni sebesar 63.5 persen dari total penumpang dalam pesawat MH370). Jadi dalam penyelidikan kecelakaan pesawat MH370, lima negara yang terlibat adalah: Malaysia, Inggris, Amerika, Australia, dan China. Kelima negara tersebut merupakan anggota dari ICAO (negara pihak), sehingga prosedur selama maupun sesudah penyelidikan sepenuhnya berpedoman pada *Annex 13 Konvensi Chicago 1944 tentang Aircraft Accident and Incident Investigation*.

Hal pertama yang harus dilakukan Malaysia sebagai negara pemimpin penyelidikan adalah mengirimkan notifikasi/pemberitahuan mengenai adanya kecelakaan kepada negara desain dan negara manufaktur (Inggris dan Amerika) serta ICAO. Setelah menerima notifikasi, Inggris dan Amerika sesuai dengan permintaan Malaysia, membantu menyediakan informasi yang relevan yang dimiliki oleh Inggris dan Amerika terkait data-data mengenai pesawat MH370. Hal ini sesuai dengan yang diatur dalam butir 4.8 dan 4.9 *Annex 13*.

Berdasarkan butir 5.20 *Annex 13*, Negara Inggris dan Amerika mempunyai hak dan kewajiban dalam penyelidikan untuk menunjuk satu atau lebih wakil resmi (*accredited representative*) dan penasihat untuk membantu wakil resmi selama penyelidikan. Australia sebagai partisipan dalam penyelidikan berhak untuk menunjuk wakil resmi, dan berkewajiban untuk menyediakan informasi fasilitas, atau para ahli selama proses penyelidikan sesuai butir 5.23 *Annex 13*. Sementara China sebagai negara dengan jumlah korban terbanyak berhak menunjuk para ahli dari

negaranya untuk mengunjungi lokasi kecelakaan, mempunyai akses terhadap informasi yang ada, berpartisipasi dalam proses identifikasi korban (bila masih memungkinkan), serta berhak untuk menerima salinan dari laporan akhir penyelidikan sesuai yang diatur dalam butir 5.27 Annex 13.

Malaysia yang diwakili oleh Hissamuddin Bin Tun Hussein sebagai Menteri Pertahanan dan Transportasi, Australia diwakili oleh Warren Truss sebagai Perdana Menteri, serta China diwakili oleh Yang Chuantang sebagai Menteri Transportasi, mengadakan pertemuan yang membahas komitmen ketiga negara dalam memimpin penyelidikan kecelakaan pesawat MH370. Dalam pertemuan pada tanggal 5 Mei 2014 di Canberra, Australia tersebut disepakati beberapa hal, yakni (MH370 *Tripartite Meeting*, 5 May 2014):

- a. Semua kunjungan akan dilaksanakan dua sampai empat minggu setelah adanya proses konfirmasi;
- b. Australia akan menyediakan bantuan dan informasi yang dibutuhkan oleh keluarga korban dalam hal imigrasi

apabila hendak datang ke Australia;

- c. Pemerintah Australia bagian barat akan mengorganisir pelayanan ritual sesuai tradisi dan agama dari keluarga para korban serta memfasilitasi kebutuhan mendasar keluarga korban selama berada di Australia;
- d. Malaysia Airlines akan bertanggung jawab terhadap perjalanan keluarga korban dari Malaysia maupun negara lain yang hendak datang ke Australia yang terdiri dari penyediaan penerbangan ke Australia, transportasi selama berada di Australia, serta akomodasi yang dibutuhkan keluarga korban;
- e. China akan secara aktif memfasilitasi dan mendukung segala kebutuhan keluarga korban yang berkewarganegaraan China.

Selain pengaturan hak dan kewajiban negara dalam penyelidikan yang diatur dalam *Annex* 13, kerjasama

penyelidikan juga dapat dilakukan diluar dari ketentuan umum *Annex* dengan catatan tidak merubah aturan dasar dan bertentangan dengan *Annex* 13. Hal seperti ini diperbolehkan mengingat ICAO tidak mempunyai kewenangan pelaksanaan, oleh karena itu kepada masing-masing negara yang terlibat dalam penyelidikan diberi kewenangan untuk mengatur sendiri tindakan-tindakan yang dibutuhkan selama penyelidikan sesuai dengan kondisi yang terjadi. Ketentuan ICAO dalam penyelidikan kecelakaan pada *Annex* 13 adalah pedoman dasar yang mengatur hal-hal dalam lingkup umum, sehingga penerapan *Annex* 13 pada kasus kecelakaan pesawat akan berbeda antara satu kasus dengan yang lain.

D. Simpulan

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat ditarik kesimpulan yakni dalam Hukum Internasional, penyelidikan kecelakaan pesawat diatur dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional pada *Annex* 13 tentang *Aircraft Accident and Incident Investigation*. Dalam

kasus jatuhnya pesawat di laut lepas, *Annex* 13 mengaturnya dalam butir 4.9 mengenai kecelakaan atau insiden serius pada wilayah territorial negara registrasi, negara non-pihak, atau diluar territorial negara manapun. Hal ini dikarenakan laut lepas merupakan wilayah yang tidak dapat dimiliki siapapun, sehingga tidak ada yurisdiksi yang melekat pada laut lepas. Ketika suatu pesawat jatuh di laut lepas, maka negara registrasi lah yang bertanggungjawab dalam menyelenggarakan penyelidikan dengan dibantu oleh negara operator, negara desain, negara manufaktur, maupun negara lain sebagai partisipan dalam penyelidikan.

Pada kasus kecelakaan MH370, Malaysia sebagai negara registrasi dan negara operator telah mengadakan serta memimpin penyelidikan. Malaysia meminta bantuan Australia sebagai negara terdekat dari lokasi kecelakaan untuk berpartisipasi melakukan penyelidikan bersama terhadap kecelakaan pesawat MH370. Selain Australia,

China juga ikut serta dalam penyelidikan dengan dasar adanya kepentingan khusus sebagai negara dengan jumlah korban terbanyak. Jadi dalam penyelidikan kecelakaan pesawat MH370, lima negara yang terlibat adalah: Malaysia, Inggris (negara desain dan manufaktur mesin jet), Amerika (negara desain dan manufaktur pesawat), sebagai negara yang secara otomatis berwenang melakukan penyelidikan. Sementara negara Australia dan China ikut dalam penyelidikan sebagai negara partisipan.

Berdasarkan ketentuan pada Annex 13 dan dokumen terkait mengenai negara-negara yang melakukan penyelidikan, maka penyelidikan terhadap kecelakaan pesawat Malaysia Airlines MH370 telah sesuai dengan Annex 13 tentang *Aircraft Accident and Incident Investigation* seperti yang telah diuraikan lebih

rinci pada pembahasan diatas.

E. Saran

Penulis memberikan masukan atau saran yang ditujukan kepada Malaysia sebagai negara pemimpin penyelidikan kecelakaan pesawat MAS MH370, untuk lebih terbuka terhadap data-data penunjang terkait penyelidikan. Contohnya adalah manifest kargo yang baru dirilis dua bulan setelah terjadinya kecelakaan (2 Mei 2014). Keterbukaan data terkait pesawat MH370 sangat dibutuhkan dalam menganalisis penyebab terjadinya kecelakaan maupun kondisi terakhir dari pesawat yang jatuh di Samudera Hindia, apakah dalam keadaan utuh atau telah berupa serpihan/*debris*, sehingga pencarian *Black Box* akan lebih mudah dilakukan sesuai kondisi perkiraan jatuhnya pesawat MH370 di laut lepas.

DAFTAR PUSTAKA

ATSB *Transport Safety Report-MH370 Definition of Underwater Search Areas*. Tanggal 26 Juni 2014

Australian Maritime Safety Authority: Media Release 17 March 2014 – Search Operation for Malaysian Airlines Aircraft. Tanggal 17 Maret 2014.

- Bernama. 2014. *Missing MH370: Malaysia Welcomes SAR Assistance from Other Countries*.
<http://www.nst.com.my/latest/font-color-red-missing-mh370-font-malaysia-welcomes-sar-assistance-from-other-countries-1.504618>
- Boer Mauna. 2011. *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*. Bandung : Alumni.
- George Town. 2014. *Missing MAS Flight: Captain piloting MH370 is Penang Boy*.
<http://www.straitstimes.com/the-big-story/missing-mas-plane/story/missing-mas-flight-captain-piloting-mh370-penang-boy-20140308>> [10 Maret 2014 pukul 21.30]
- Hadi Winarto. 2012. "Sejarah dan Latar Belakang Investigasi (Penyidikan) Kecelakaan Pesawat". IDN Jurnal. Attadale, Western Australia.
- K. Martono. 1995. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung : Mandar Maju.
- Malaysia Airlines Flight MH370 Passenger Manifest
MH370 Cargo Manifest and Airway Bill
MH370 Tripartite Meeting
- Michael Franco. 2014. *15 Space Organizations Join Hunt for Missing Malaysian Jet*.
http://news.cnet.com/8301-17938_105-57620246-1/15-space-organizations-join-hunt-for-missing-malaysian-jet/> [15 Maret 2014 pukul 12.00]
- Peter Mahmud Marzuki. 2013. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta : Kencana Pranada Media Group.
- Sami Shubber. 1973. *Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Suhanto. April 2014. *Beacon: Penjejak Pesawat Udara dalam Kondisi Darurat*. Aviasi – Aviation of Indonesia. Tangerang : Trend Media Global.
- The Conversation. 2014. *How the Air Crash Investigation for Flight MH370 is Conducted*.
<http://phys.org/news/2014-03-air-flight-mh370.html>> [1 April pukul 19.00]